

Vergaderjaar 2024–2025

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1139

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 december 2024

Veilig verkeer is een belangrijk onderwerp dat ons allemaal aangaat. Iedereen neemt vrijwel dagelijks deel aan het verkeer, wil dan veilig vertrekken van huis en ook veilig weer thuiskomen van school of werk.

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde om mobiel te zijn, en dus om in vrijheid te kunnen leven. Daarom is duidelijkheid en eenvoud van regelgeving nodig.

Inwoners moeten weten welk voertuig wel en niet de weg op mag, hoe hard je mag rijden op welke weg en wanneer je een rijbewijs nodig hebt. Natuurlijk is het dan ook belangrijk dat mensen zich aan de regels houden, wat betekent dat zij rekening moeten houden met elkaar én dat er voldoende handhaving moet zijn. Goede educatie en voorlichting spelen daarbij een belangrijke rol.

Ook dit kabinet werkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Met deze brief wordt u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV), geïnformeerd over de stand van zaken van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit beleid wordt vormgegeven aan de hand van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

De brief is onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Staat van de Verkeersveiligheid
2. Veilige infrastructuur
3. Veilige voertuigen
4. Veilig gedrag: educatie, voorlichting en ontwikkelingen CBR
5. Veilig gedrag: handhaving (JenV)
6. Overige ontwikkelingen

1. Staat van de Verkeersveiligheid

In de «Staat van de Verkeersveiligheid 2024» beschrijft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers over 2023 en de voorlopige gegevens over 2024.¹ Na een afname van het aantal verkeersdoden tijdens de COVID-19 pandemie zagen we in 2022 een toename van circa 20% in het aantal verkeersdoden en -gewonden ten opzichte van eerdere jaren. Hoewel de cijfers van 2023 een daling laten zien ten opzichte van 2022, blijft het aantal verkeersslachtoffers hoger dan de voorgaande jaren in het afgelopen decennium.

Zoals het CBS in april meldde, vielen er 684 verkeersdoden in 2023. Dit is een daling van 8% ten opzichte van 2022 (745). Opvallend is dat ondanks deze daling het aantal verkeersdoden onder voetgangers en scootmobiel-berijders in deze jaren steeg met respectievelijk 22% en 33%. Op de lange termijn constateert SWOV een stijgende trend in het aantal verkeersdoden onder fietsers (jaarlijks +5%). Met name onder ouderen en fietsers die betrokken zijn bij een aanrijding met een auto stijgt het aantal verkeersdoden.

Verder rapporteert SWOV 7.400 ernstige verkeersgewonden in 2023. Ook dit is een daling (–10%) ten opzichte van 2022 (8.300). De cijfers van 2023 zijn op het niveau van wanneer de trend van 2013 tot 2019 zich tot op heden had doorgezet (jaarlijks +4%). SWOV constateert een stijgende trend in het aantal ernstig gewonden onder (met name oudere) fietsers. In tegenstelling tot het aantal verkeersdoden vallen de meeste ernstig gewonde fietsers bij ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig.

Op basis van de cijfers over de eerste acht maanden van 2024 voorziet SWOV mogelijk opnieuw een lichte daling in het aantal verkeersdoden ten opzichte van 2023. Een verdere analyse van de ontwikkelingen in het aantal verkeersslachtoffers, de mobiliteit, de ontwikkelingen in risicofactoren (Safety Performance Indicators; SPI's) en maatregelen leest u in de Staat van de Verkeersveiligheid 2024.

De hierboven beschreven daling van het aantal verkeersslachtoffers in 2023 is positief, maar de langjarige trend blijft zorgwekkend. SWOV verwacht dat het aantal ernstig gewonden de komende jaren verder zal stijgen. In deze brief wordt beschreven welke acties het Rijk samen met medeoverheden en maatschappelijke partners al uitvoert op het gebied van veilige infrastructuur, veilig voertuigen en veilig gedrag. Ook onderzoeken we, zoals aangegeven in het regeerprogramma, welke extra maatregelen de trend kunnen breken. Meer informatie daarover is te vinden onder «Trendbrekers verkeersveiligheid» (p.17).

Resultaten van onderzoek naar zelfgerapporteerde fietsongevallen

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft samen met de ANWB en Verian Group onderzocht of fietsongevallen beter in kaart kunnen worden gebracht door middel van een online vragenlijst.² Via de vragenlijst konden mensen zelf fietsongevallen melden en de locatie van het ongeval aangeven op een kaart. Dit onderzoek is uitgevoerd omdat in het huidige Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) slechts een deel van de fietsongevallen zonder betrokkenheid van een

¹ <https://swov.nl/nl/node/161780>

² Zelfgerapporteerde fietsongevallen: verkenning van de mogelijkheden voor registratie van fietsongevallen door zelfrapportage – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

motorvoertuig wordt geregistreerd. BRON is afhankelijk van politieregistratie en bij deze ongevallen is de politie niet altijd betrokken.

Aanvullende wijzen van registratie van verkeersongevallen kunnen wegbeheerders helpen om gevaarlijke locaties effectief aan te pakken. Het vragenlijstonderzoek blijkt voor een deel daarin te kunnen voorzien.

De «Staat van de Verkeersveiligheid 2024» gebruikt naast politieregistratie (BRON) ook ziekenhuisbestanden en geeft het meest complete beeld van fietsongevallen resulterend in ernstig letsel. Echter is niet van alle ongevallen de ongevalslocatie bekend. In de «Staat van de Verkeersveiligheid 2024» staat dat van de ernstig gewonde fietsers in 2023 82% viel na een ongeval zonder motorvoertuig. Tussen 2018 en 2022 was dit in BRON 43%, wat bevestigt dat veel fietsongevallen zonder motorvoertuigen niet worden geregistreerd door de politie. In het vragenlijstonderzoek was dit percentage 77% voor ongevallen die in de afgelopen drie jaar waren gebeurd.

De toegevoegde waarde van zelfgerapporteerde fietsongevallen verschilt per gemeente, omdat er in de ene gemeente meer ongevallen zijn gemeld dan in de andere gemeente. In gemeenten met een representatieve respons kwamen nieuwe risicovolle plekken naar voren, vooral op solitaire fietspaden. Dit najaar en begin volgend jaar vinden er case-studies plaats met vijf tot zeven gemeenten. Zo wordt bekeken of de ongevalslocaties die op deze manier zijn opgehaald meerwaarde bieden voor wegbeheerders, om te prioriteren welke wegvakken ze willen aanpakken.

2. Veilige infrastructuur

Derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

Op 28 maart jl. is de Kamer geïnformeerd over de doorontwikkeling van de investeringsimpuls verkeersveiligheid en de beoogde vormgeving van de derde tranche.³ Gelet op de trend van het stijgende aantal verkeersslachtoffers is het nodig om de effectiviteit van de investeringsimpuls te vergroten. Daarom zijn in de ontwerpregeling voor de derde tranche een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de tweede tranche. Zo is onder andere de menukaart herzien, waarmee nog gericht wordt ingezet op kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook is de manier waarop de maximale bijdrage per medeoverheid (verdeelsleutel) wordt bepaald, herzien. Het plafondbedrag is niet langer alleen gebaseerd op het aantal kilometer wegen in beheer; ook het aantal kilometer fietspad is betrokken bij de bepaling van het plafondbedrag. Daarbij is een minimumbijdrage per medeoverheid vastgesteld, waardoor het voor medeoverheden met minder wegen en fietspaden in beheer aantrekkelijker wordt om een aanvraag in te dienen.

De regeling voor de derde tranche is afgestemd met de SPV-partners. Het werken met aanvraagtijdvakken, waardoor beter wordt aangesloten op de lokale beleidscyclus, en de nieuwe verdeelsleutel zijn positief ontvangen. De SPV-partners hebben daarbij het belang van snelle publicatie en openstelling van de regeling voor de derde tranche benadrukt zodat de verkeersveiligheid op een zo kort mogelijke termijn wordt aangepakt. Op dit moment hangt de regeling 30 dagen bij de Kamer voor, omdat deze subsidie voortkomt uit het Mobiliteitsfonds en meer dan € 10 mln. bedraagt voor het jaar 2025. De beoogde inwerkingtreding is begin januari

³ Kamerstukken 29 398, nr. 1100

2025, waarna de medeoverheden in het eerste kwartaal (tijdens het eerste aanvraagtijdvak) een aanvraag kunnen indienen.

Er staan in 2025 voorlopig drie aanvraagtijdvakken gepland, waarbij € 236 mln. beschikbaar is voor cofinanciering van verkeersveiligheidsmaatregelen op wegen, fiets- en voetpaden in beheer van provincies, gemeenten en waterschappen. Het definitieve bedrag is van besluitvorming bij de Voorjaarsnota 2025. Dit bedrag van € 236 mln. is hoger dan de eerder aan de Kamer gecommuniceerde € 221 mln., omdat van een deel van de, in de eerste en tweede tranche gesubsidieerde maatregelen, niet (tijdig) zijn uitgevoerd door de medeoverheden. Deze middelen vloeien namelijk terug naar het ministerie. De wens van de SPV-partners is om deze bovenop de resterende middelen beschikbaar te stellen voor de derde tranche van de investeringsimpuls.⁴ Het ministerie heeft Arcadis onderzoek laten doen naar de mate waarin de korte termijn maatregelen van de eerste tranche zijn uitgevoerd (bijlage 1). Het onderzoek toont aan dat er nog meer middelen zullen terugvloeien de komende jaren, als gevolg van niet (tijdig) uitgevoerde eerste tranche maatregelen. Dit onderzoek verschaft medeoverheden tevens inzicht in welke maatregelen snel kunnen worden gerealiseerd.

Inrichting schoolzones

Om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren heeft kennisplatform CROW in opdracht van IenW een notitie gepubliceerd over de inrichting en toepassing van schoolzones.⁵ Het doel van dit hulpmiddel voor gemeenten is om schoolzones meer herkenbaar te maken voor de weggebruiker. Met deze notitie is de motie Koerhuis uitgevoerd, waarin is verzocht om een handleiding te maken voor een uniforme en herkenbare inrichting van schoolzones.⁶

Monitoringsrapportage Veilig over Rijkswegen 2022

In opdracht van Rijkswaterstaat (RWS) heeft Witteveen+Bos de verkeersveiligheidsmonitor «Veilig over Rijkswegen 2022» (VOR 2022) uitgevoerd.⁷ Deze jaarlijkse monitor geeft inzicht in het aantal verkeersdoden, de aard van ongevallen en andere verkeersveiligheidstrends op het rijkswegennet. In 2022 waren er, conform BRON, 79 verkeersdoden op rijkswegen. Dit betekent dat het aantal slachtoffers weer is gestegen naar een vergelijkbaar aantal als voor de COVID-19-periode. In 2020 en 2021 waren er namelijk respectievelijk 58 en 53 verkeersdoden. De afname in 2020 en 2021 hangt vermoedelijk samen met een lagere verkeersintensiteit door de COVID-19-reisbeperkingen. In 2022 vielen vooral slachtoffers bij kop-staart botsingen, enkelvoudige ongevallen en flankongevallen.

Analyse dodelijke ongevallen rijkswegen 2022

Sinds 2016 voert SWOV jaarlijks in opdracht van Rijkswaterstaat een verdiepende analyse uit naar dodelijke ongevallen op rijkswegen.⁸ SWOV onderzoekt daarbij onder andere in hoeverre de weginfrastructuur een rol

⁴ Alle medeoverheden die tijdens de eerste tranche financiering hebben ontvangen voor korte termijn maatregelen, hadden tot december 2022 de tijd om deze uit te voeren. De lange termijnmaatregelen, die tot december 2026 uitgevoerd kunnen worden, hebben een uitvoeringstermijn tot en met december 2027.

⁵ CROW | Schoolzones: toepassing en inrichting

⁶ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 82

⁷ Veilig over Rijkswegen 2022: Monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen – Deel A: Landelijk beeld – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

⁸ Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2022: analyse van ongevals- en letsselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

speelt bij het ontstaan of de afloop van een dodelijk ongeval. De basis voor dit onderzoek zijn geregistreerde dodelijke ongevallen in BRON aangevuld met informatie van Forensische Opsporing Verkeer (FO Verkeer), het Opsporing Team Verkeer (OTV) en de basispolitiezorg (BPZ).

Van de 66 dodelijke ongevallen die in 2022 hebben plaatsgevonden zijn de meest voorkomende type ongevallen: kop-staartaanrijdingen (24), aanrijdingen met een obstakel in de berm (22) en frontale aanrijdingen op enkelbaans wegen (11). Deze typen ongevallen komen overeen met voorgaande jaren, maar het is voor het eerst dat het aantal kop-staartaanrijdingen de grootste groep was.

Uit de analyse dodelijke ongevallen 2022 blijkt dat dodelijke ongevallen veelal ontstonden door een combinatie van onoplettendheid of (bewust) risicogedrag van de weggebruiker en een weginrichting die weinig ruimte laat voor menselijke fouten. De volgende infrastructurele factoren hebben de grootste rol gespeeld bij het ontstaan van dodelijke ongevallen: het ontbreken van een fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans wegen (10), het ontbreken van of uitgeschakelde verlichting (4), een te krappe boogstraal in combinatie met het ontbreken van een daarvoor benodigde aankondiging (3) en het ontbreken of niet functioneren van verkeerssignalering (3). De ernst van de afloop werd voor een belangrijk deel bepaald door de inrichting van de berm en het niet (correct) dragen van een gordel.

Voortgang verkeersveiligheidsaanpak rijks-N-wegen

Door SWOV aanbevolen maatregelen voor verkeersveiligheid zijn het aanbrengen van verkeerssignalering op filegevoelige locaties, het voorzien van een fysieke rijbaanscheiding op enkelbaans wegen, het uniform inrichten van krappe bogen en een veilige inrichting van de bermen. Ook de komende jaren wordt door RWS ingezet op meer veilige bermen en op middenrijbaanscheidingen op enkelbaans N-wegen. Hiervoor is in 2018 € 25 mln. toegevoegd aan het lopende programma Meer Veilig, voor veilige berminrichting op rijks-N-wegen.⁹ In 2025 en 2026 staan de laatste bermmaatregelen gepland.

Daarnaast is door het vorige kabinet € 200 mln. beschikbaar gesteld voor de verkeersveiligheid voor rijks-N-wegen.¹⁰ Hiermee treffen we maatregelen in twee verschillende tranches. De Kamer wordt hierover jaarlijks geïnformeerd. Eind 2024 is de helft van de maatregelen uit de eerste tranche in realisatie of inmiddels afgerond. Zo is het afgelopen halfjaar een deel van de maatregelen op de N9 gerealiseerd. In het voorjaar van 2025 wordt gestart met het aanbrengen van moeilijk overrijdbare rijrichtingscheiding op de N57 en N59, als vervolg op een eerdere pilot.

RWS werkt momenteel aan de planuitwerking van de tweede tranche. De keuze voor aan te pakken deeltrajecten van de N36 kan naar verwachting begin 2025 worden gemaakt. Daarna kan het projectbesluit worden voorbereid en vastgesteld. De start van de realisatie is voorzien in 2028. Waarschijnlijk kan de realisatie van de N50 Kampen-Ramspol eerder starten.

⁹ Kamerstuk 34 775 XII, nr. 64

¹⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1014

In september jl. is de Tweede Kamer geïnformeerd over de ontwikkeling van de strategische agenda verkeersveiligheid voor de rijkswegen (SAV-R). Daarbij is toegezegd de Tweede Kamer eind dit jaar nader te informeren over de voortgang.¹¹ Recentelijk zijn twee onderzoeken opgeleverd die als bouwsteen dienen voor de uitwerking van de SAV-R door lenW. Dit betreft allereerst een integrale risicoanalyse over de verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen.¹² Dit onderzoek is uitgevoerd door Arcadis en schetst op basis van bestaande data en literatuur een globaal beeld van de verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen. Daarbij wordt ingegaan op de infrastructuur, het gedrag van weggebruikers, betrokken voertuigen en de omstandigheden waaronder slachtofferongevallen plaatsvinden. Als vervolg op de integrale risicoanalyse is eveneens door Arcadis een verkenning op hoofdlijnen uitgevoerd naar de verkeersveiligheidseffecten van verschillende maatregelpakketten.¹³ Dit onderzoek schetst de mogelijke ontwikkeling van het aantal slachtofferongevallen bij uiteenlopende aanpakken en maatregelpakketten. Doel van dit onderzoek was vooral om meer inzicht te krijgen in effecten van verschillende typen aanpakken en de afwegingen die te maken zijn bij het samenstellen van aanpakken. Het onderzoek bevat daarmee nadrukkelijk geen blauwdruk van een mogelijke aanpak, maar geeft wel een beeld van de implicaties van strategische keuzes.

Voor het op kunnen stellen van de SAV-R zelf wordt meer verdieping nodig geacht. De inhoudelijke analyse van risico's en mogelijke maatregelen zal daarom de komende periode nog verder verfijnd worden, onder andere op basis van meer locatiespecifieke inzichten. Daarmee zal de SAV-R naast inzicht in de grootste risico's, ook handvatten voor de prioritering en programmering van maatregelen kunnen bieden. Daarbij worden, afhankelijk van o.a. de uitvoeringscapaciteit, realistische streefdoelen voor de rijkswegen uitgewerkt en indicatoren benoemd op basis waarvan gemonitord kan worden of doelen behaald worden. De SAV-R bevat tot slot een eerste proeve van een categorisering van verkeersveiligheidsniveaus op rijkswegen, zoals door de Europese Commissie gevraagd wordt in het kader van richtlijn (EU) nr. 2019/1936 over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (RISM-II).¹⁴ De verwachting is dat de SAV-R rond de zomer van 2025 aan de Kamer gestuurd wordt. Bij tussentijdse ontwikkelingen wordt de Kamer eerder geïnformeerd.

Verzorgingsplaatsen van de toekomst

De afgelopen maanden heeft lenW gesprekken gevoerd met verschillende belanghebbende partijen op verzorgingsplaatsen (o.a. aanbieders van tankstations en laadstations). De komende maanden zullen nog enkele gesprekken plaatsvinden, bijvoorbeeld met vertegenwoordigers van wegrestaurants. Op dit moment is nog geen besluit genomen over hoe nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen er uit moet zien. Autoriteit Consument & Markt (ACM) is gevraagd om een advies te geven over concurrentie op de verzorgingsplaats voor laaddiensten met als doel een gelijk speelveld en eerlijke kansen voor alle ondernemers.

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1126

¹² Analyse verkeersveiligheidsrisico's rijkswegen: basis voor een strategische verkeersveiligheidsaanpak – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

¹³ Naar een effectieve verkeersveiligheidsaanpak op Rijkswegen: adviezen voor een strategische agenda – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

¹⁴ Ook decentrale overheden werken op dit moment nog aan een dergelijke categorisering voor de wegen in hun beheergebied, voor zover deze onder het toepassingsbereik van de RISM-richtlijn vallen. Hier vindt nog afstemming over plaats.

In afwachting van nieuw beleid wordt de tijdelijke beleidsregel verlengd. Dit is nodig om ervoor te zorgen dat nieuw beleid vanaf 2028 niet onmogelijk wordt gemaakt door vergunningen die vanwege de looptijd in de weg staan aan de inrichting van nieuwe snellaadkavels, en aan andere concurrentie tussen aanbieders in een nieuwe uitgiftesystematiek. De tijdelijke beleidsregel kan vervelend zijn voor ondernemers, maar het is een noodzakelijke stap om straks een nieuw beleid in te kunnen voeren. Naar verwachting wordt in het eerste halfjaar van 2025 een internetconsultatie gestart.

Vier onderzoeken die het afgelopen jaar zijn afgerond over de verzorgingsplaats van de toekomst worden met deze brief meegestuurd (bijlagen 2 t/m 5).

3. Veilige voertuigen

Vrijstelling rijbewijs C voor zero-emissiebedrijfsvoertuigen

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 19 juni jl., is een traject gestart voor het opstellen van een algemene maatregel van bestuur (AMvB) om de permanente vrijstelling van rijbewijs C voor dergelijke voertuigen vast te leggen.¹⁵ De internetconsultatie van deze AMvB is afgerond, net als de uitvoeringstoetsen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Begin 2025 volgt een voorhangprocedure bij zowel de Tweede als de Eerste Kamer. Daarna volgt de adviesvraag bij de Raad van State.

Een randvoorwaarde om de AMvB op te stellen is een convenant met aanvullende veiligheidswaarborgen. De Minister van IenW heeft de intentie om dit convenant uiterlijk 1 januari 2025 overeen te komen met de sector. In het convenant spreken de ondertekenende partijen af dat bestuurders die geen rijbewijs C hebben maar wel de zwaardere zero-emissiebedrijfsvoertuigen besturen, een aanvullende cursus volgen om de verkeersveiligheidsrisico's te ondervangen. De cursus heeft als doel om bestuurders met de juiste vaardigheden en kennis op pad te laten gaan. Kennis van rij- en rusttijden en ook het feit dat voertuigen boven de 3.500 kg aan de regels voor vrachtwagens moeten voldoen, is namelijk geen onderdeel van de reguliere opleiding voor het rijbewijs B. Tot slot is de sector de mogelijkheid geboden om een concreet plan te ontwikkelen dat de verkeersveiligheid en bijhorende rij- en rusttijden waarborgt, zonder een verplichting voor een tachograaf.¹⁶ De sector heeft dit plan als reactie op de internetconsultatie ingediend en dit plan wordt beoordeeld samen met het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Bij een positieve beoordeling zal de tachograafvrijstelling worden opgenomen in de voorhangversie van de AMvB.

Met deze actualisatie is het verzoek hiertoe van de vaste Kamercommissie voor IenW uitgevoerd.¹⁷

Evaluatie kentekening en snelheidsverhoging (land)bouwverkeer

Op verzoek van de Kamer is de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 geëvalueerd waardoor o.a. (land)bouwvoertuigen moesten worden geregistreerd, gekentekend en een APK-verplichting kon worden opgelegd. Deze evaluatie beschrijft de geconstateerde effecten van de wet op basis van de resultaten van de nulmeting (vóór de wetswijziging) en de

¹⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 469

¹⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 469

¹⁷ 2024D28171

opeenvolgende tussentijdse metingen (2021,2022 en 2023). In de evaluatie (bijlage 6) is ingegaan op de verkeersveiligheid, de handhaafbaarheid, de voertuigkentekening en uitvoering van wetgeving én de economische effecten ervan. De wijziging heeft geleid tot verbeteringen op het gebied van handhaafbaarheid, maar nog niet alle gewenste effecten zijn zichtbaar of kunnen worden gemeten. De bevindingen worden meegenomen in de verdere beleidsontwikkeling rondom (land)bouwvoertuigen en mobiele machines.

Nationale typegoedkeuring mobiele machines

Op 29 oktober jl. is de regeling tot wijziging van de Regeling voertuigen gepubliceerd in de Staatscourant.¹⁸ Deze wijziging betreft nadere regels ten aanzien van de nationale typegoedkeuring van mobiele machine en enkele technische verbeteringen met betrekking tot de eisen aan langzaam rijdende voertuigen. De wijzigingsregeling gaat in per 1 januari 2025. De nationale typegoedkeuring maakt het voor fabrikanten mogelijk een typegoedkeuring aan te vragen voor identieke voertuigen in plaats van een individuele goedkeuring voor elk geproduceerd voertuig. Daarnaast zijn nationale goedkeuringseisen opgenomen en permanente eisen gewijzigd voor personenauto's, bedrijfsauto's, bussen en hun aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h. Het gaat hierbij om het verwijderen van overbodige eisen zoals een antiblokkeersysteem en snelheidsbegrenzer. Voor langzaam rijdende voertuigen waarmee personen in aanhangwagens worden vervoerd, de wegtreintjes, worden wel extra eisen gesteld, zoals het hebben van een communicatie-inrichting en de aanwezigheid van een brandblusser.

Ook zijn omissies hersteld en technische verbeteringen doorgevoerd in de eisen voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en door die voertuigen voortbewogen aanhangwagens. Denk hierbij aan het afschermen van scherpe of uitstekende delen en/of de wijze van keuren. Daarnaast worden eerder gestelde eisen verduidelijkt voor fabrikant, gebruiker en handhaver. Verder is een aantal lastenverlichtingen doorgevoerd, door bijvoorbeeld voor bepaalde voertuigen toe te staan dat zij zijwaartse bewegingen maken. Belangrijke doelen van deze wijzigingen zijn het vergroten van de (verkeers)veiligheid van de voertuigen en het verduidelijken van eerder gestelde eisen.

Motie gepersonaliseerd kenteken

Bij de begrotingsbehandeling van lenW in januari 2024 heeft de Kamer een motie aangenomen om te onderzoeken of een gepersonaliseerd kenteken in Nederland kan worden ingevoerd. Op 15 april 2024 bent u geïnformeerd over de aanpak van dit onderzoek en de tijdlijn.¹⁹ Het onderzoek is bijna afgerond, maar het lukt niet om dit voor het einde van het jaar aan de Kamer te sturen. De resultaten gaan begin volgend jaar naar de Kamer toe.

Beleidsregels gehandicaptenvoertuigen

In de Kamerbrief van 16 april jl. is de Kamer geïnformeerd over de contouren van de nieuwe beleidsregels voor gehandicaptenvoertuigen.²⁰ Zoals aangekondigd in deze brief werkt lenW aan de uitwerking van twee

¹⁸ Staatscourant 2024, 34606 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)

¹⁹ Kamerstuk 36 410 XII, nr. 81

²⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1102

categorieën voertuigen. Specifiek werkt het ministerie aan de inrichting van een toelatingsprocedure voor de snellere categorie gehandicapten-voertuigen. Parallel brengt een onafhankelijk adviesbureau in kaart hoeveel en welke typen gehandicaptenvoertuigen in gebruik zijn. Begin volgend jaar wordt dit onderzoek opgeleverd en worden de nieuwe beleidsregels verder uitgewerkt. Belanghebbende partijen worden hier actief bij betrokken. Eind 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over het nieuwe beleid.

4. Veilig gedrag: educatie, voorlichting en ontwikkelingen CBR

Aanpak rijden onder invloed: nieuwe BOB campagne

BOB is de langstlopende overheids campagne en wordt ook de meest succesvolle campagne genoemd.²¹ Al meer dan 20 jaar is de BOB-campagne één van de belangrijkste instrumenten die wordt ingezet om de sociale norm te blijven bestendigen, namelijk nuchter rijden. Op 9 december start de nieuwe BOB-campagne, die zich richt op twee specifieke groepen: jongeren; en mensen die voornemens zijn nuchter te rijden, maar soms toch teveel alcohol drinken.²² Naast een nieuwe tv-commercial is er meer social-mediacontent gemaakt, gericht op jongeren, zoals online video's, posts op Instagram en reclame in banners van websites. De provincies, gemeenten, Veilig Verkeer Nederland (VVN), TeamAlert, NOC-NSF, Openbaar Ministerie (OM) en politie zijn belangrijke uitvoeringpartners voor de campagne.

Aanpak rijden onder invloed: onderzoek herinvoering alcohol-slot(programma)

Vanuit de Kamer en maatschappelijke partners bestaat de wens voor de herinvoering van het alcoholslot(programma), vooral bedoeld om hardnekkige overtreders te stoppen. Het alcoholslotprogramma werd in 2015 afgeschaft na uitspraken van de Hoge Raad en de Raad van State. IenW is bezig met een verkenning waarin wordt onderzocht of en in welke vorm het alcoholslot(programma) juridisch opnieuw ingevoerd kan worden en in welke mate het effectief is. Er wordt onderzocht of het alcoholslot een geschikte (straf)maatregel kan zijn in het bestuursrecht of strafrecht. De verkenning wordt gedaan in nauwe samenwerking met onder meer het Ministerie van JenV, SWOV, RDW, politie, OM en Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Ook de Raad voor de rechtspraak wordt betrokken. De rapportage over de verkenning zal gereed zijn in de eerste helft van 2025. Als er een keuze gemaakt wordt voor een bepaald scenario, zullen de juridische en operationele details verder uitgewerkt moeten worden om tot een definitief inzicht te komen van de kosten en effecten.

Verderop in deze brief wordt u nader geïnformeerd over de stand van zaken van twee wetsvoorstellen waar het Ministerie van JenV aan werkt en die relevant zijn voor de aanpak van rijden onder invloed.

Programma Van rijles naar rijonderwijs

In de Kamerbrief van 28 mei jl. is de Kamer geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen rondom het programma Van rijles naar rijonderwijs, op basis van het advies Roemer.²³

²¹ De succesvolle Bob-campagne laat zien: vertel mensen vooral niet wat ze moeten doen – De Correspondent

²² Nuchter rijden nader verklaard | Rapport | Rijksoverheid.nl

²³ Kamerstuk 29 398, nr. 1110

Afgelopen jaar is het Nationaal Leerplan Rijopleiding B door het CBR, het instituut voor theorie- en praktijkexamens in de mobiliteitsbranche IBKI en de rijsschoolbranche verder uitgewerkt tot een duidelijke beschrijving van wat een leerling aan het einde van elke fase van de rijopleiding minimaal moet kunnen.²⁴ Daarnaast hebben de betrokkenen het nieuwe programma van toetsing en afsluiting van de rijopleiding, met een theorietoets basiskennis, een theorie-examen, een tussentijdse praktijktoets voertuig-beheersing en het eindpraktijkexamen, vastgesteld. Daarbij is besloten dat het CBR (de examinerator) naast het eindpraktijkexamen ook de tussentijdse praktijktoets voertuigbeheersing afneemt en dat dit een verplicht onderdeel wordt van het toets- en examenprogramma (in tegenstelling tot de huidige tussentijdse toets van het CBR die facultatief afgenomen kan worden). Voor deze tussentijdse praktijktoets kan een leerling niet zakken, maar een leerling kan hiermee wel vrijstellingen verdienen voor het eindpraktijkexamen. Voor de theorietoetsen geldt: de eerste theorietoets basiskennis wordt afgenomen door de rijsschool en het theorie-examen door het CBR. Zowel de branche als het CBR werken nu aan het ontwikkelen van deze nieuwe toetsen en examens.

Het CBR onderzoekt welke eisen en wensen er leven rondom het Leerlingvolgsysteem. Het resultaat hiervan geeft informatie over de behoeftes van de verschillende eindgebruikersgroepen, het type informatie dat opgeslagen moet worden, met welk doel, en wie welke informatie mag bekijken. Verder is lenW afgelopen zomer begonnen met het beschrijven van de acties die nodig zijn voor een soepele overgang naar de nieuwe maatregelen. Royal HaskoningDHV maakt samen met alle betrokken partijen een transitieplan voor de komende drie jaar. In dit plan staan concrete acties, wat er van alle partijen wordt verwacht, en een voorstel voor pilots. Deze pilots zijn bedoeld om het nieuwe Nationaal Leerplan Rijopleiding B en de nieuwe wijze van toetsen en examineren te testen. Het transitieplan en het voorstel voor de pilots worden eind 2024 verwacht.

IBKI werkt aan een erkenningsregeling inclusief toezichtskader voor (erkende) rijinstructeursopleiders. In lijn met de adviezen uit het rapport «De Rijinstructeur: sleutel naar meer verkeersveiligheid»²⁵ werkt IBKI, samen met deskundigen uit de branche aan:

- Het beroepscompetentieprofiel rijinstructeur B;
- Het kwalificatieprofiel rijinstructeur B met bijbehorende kerndoelen; en
- Het aanpassen van het examenprogramma voor de rijbewijsleerling B, voor zowel aankomende als bevoegde rijinstructeurs.

Na inrichting van een Adviescommissie rijonderwijs zal deze periodiek de Minister van lenW adviseren over het kwalificatieprofiel rijinstructeur B met bijbehorende kerndoelen, de examenprogramma's voor de (aankomend) rijinstructeur bij IBKI, het leerplan voor leerlingen rijbewijs B en de exameneisen rijbewijs B bij het CBR. Tot slot werkt IBKI aan het toezicht op de naleving van het Nationaal Leerplan Rijopleiding B door de rijinstructeur. Deze werkzaamheden worden naar verwachting eind 2025 afgerond. Hierna kan de wet- en regelgeving worden aangepast wat doorgaans een aantal jaar in beslag neemt.

De Kamer wordt in het voorjaar van 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de lopende onderzoeken.

²⁴ Vertaalslag Nationaal leerplan rijopleiding B | Publicatie | Rijksoverheid.nl

²⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1110

Beginnende bestuurder

De beginnersregeling is één van de maatregelen om de betrokkenheid van beginnende bestuurders bij verkeersongevallen te verminderen. Aan de Kamer is eind 2022 toegezegd om met de partners te verkennen hoe de beginnersregeling kan worden verbeterd. Als een beginnende bestuurder wordt staande gehouden door de politie na het begaan van een ernstig verkeersdelict, en de bestuurder is daarvoor onherroepelijk veroordeeld, dan wordt een punt toegekend. Als een beginnende bestuurder twee punten heeft, wordt hiervan door de officier van justitie een mededeling gedaan aan het CBR. Het CBR legt dan in beginsel aan de beginnende bestuurder de verplichting op om mee te werken aan een onderzoek naar de rijvaardigheid. Terwijl dit onderzoek wordt uitgevoerd, wordt het rijbewijs van de beginnende bestuurder doorgaans geschorst, waardoor deze bestuurder dus niet mag rijden. Als een bestuurder niet rijvaardig blijkt, wordt het rijbewijs ongeldig en moet de bestuurder opnieuw rijlessen volgen en examen doen.

Afgelopen zomer heeft een expertsessie over de beginnersregeling plaatsgevonden met de betrokken stakeholders, zoals CBR, RDW, TeamAlert, JenV, OM, en CBR. De uitkomst van deze bijeenkomst is dat de bestaande regeling aan effectiviteit kan winnen door nieuwe, op de beginnende bestuurder toegesneden, interventies te ontwikkelen. Hierin wordt het risicogedrag van jongvolwassenen – ook op andere terreinen dan rijgedrag – meegenomen.

Daarnaast is het belangrijk om snel te kunnen ingrijpen als de beginnende bestuurder de fout in gaat. Er wordt bekeken of er ook mogelijkheden zijn om dit te doen bij «lichtere» verkeersdelicten. De nieuw te ontwikkelen bestuursrechtelijke interventies moeten dit mogelijk maken. Verder wordt verkend of er mogelijkheden zijn om begeleid rijden binnen de rijopleiding voor *alle* beginnende bestuurders van 17 jaar en ouder te integreren. Bekend is dat begeleid rijden de ongevalsbetrokkenheid van de beginnende bestuurder kan verkleinen.

Rijgedragsmonitor

In de Kamerbrief van 23 mei jl. is de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de rijgedragsmonitor-pilots die zijn uitgevoerd.²⁶ Deze pilots zijn in juni 2024 afgerond. Het doel was te onderzoeken of monitorings- en feedbacksystemen, zoals de DriveTag en DriveBox, een effectieve aanvulling kunnen zijn om de beginnersregeling en de aanpak rondom zware verkeersovertreders te versterken. De pilots geven inzicht in twee mogelijke toepassingen van een rijgedragsmonitor: als educatief hulpmiddel binnen de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG) of als instrument om rijgedrag te beoordelen.

Tijdens de pilots werd het rijgedrag van de bestuurders met een opgelegde EMG gedurende een langere tijd gemonitord en beoordeeld met behulp van technologie in de auto. In de eerste pilot werd de DriveTag gebruikt voor educatieve monitoring. De pilot laat zien dat het apparaat eerst voor meer rijbewustzijn zorgt, maar dat door gewenning, problemen met de techniek en soms onvoldoende datakwaliteit de betrokkenheid van deelnemers snel afneemt. In de tweede pilot werd de DriveBox ingezet voor beoordelende monitoring. Deze pilot toont in het begin positieve effecten op het rijgedrag, maar door technische

²⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1109

problemen zoals het soms niet registreren van data en twijfels over de nauwkeurigheid van de rijdata, nemen deze effecten na verloop van tijd af.

De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat er binnen de gehanteerde kaders momenteel nog onvoldoende meerwaarde is voor de toepassing van monitorings- en feedbacksystemen in de bestuursrechtelijke aanpak van onveilig rijgedrag. IenW is met het CBR en RWS in gesprek over mogelijke vervolgstappen naar aanleiding van dit onderzoek en zal waar nodig hierover de Kamer informeren.

Wederzijdse erkenning van T-rijbewijzen met België en Duitsland.

Al geruime tijd is er vanuit de agrarische sector in Nederland, België en Duitsland, de wens om een volledige wederzijdse erkenning door te voeren van Nederlandse, Belgische en Duitse T-rijbewijzen (voor land- en bosbouwvoertuigen). Met name in de grensstreken kan dit leiden tot een lastenvermindering voor het agrarische bedrijfsleven. Rijbewijzen in de categorie T worden afgegeven op basis van een nationale bevoegdheid en zijn niet geharmoniseerd door de Europese rijbewijsrichtlijn. Ook vanuit de Kamer en door een Duits lid van het Europees Parlement is aangedrongen op deze erkenning.²⁷ Naar aanleiding hiervan heeft het CBR in opdracht van IenW een vergelijkende inventarisatie gemaakt van de exameneisen van de T-rijbewijzen in Nederland, België en Duitsland. Deze inventarisatie toont aan dat deze eisen gelijkwaardig zijn. Op basis hiervan wordt er gewerkt aan een wijziging van de regelgeving, om de T-rijbewijzen uit België en Duitsland in Nederland te erkennen.

De opzet is om met de gewijzigde regelgeving in twee verschillende situaties te voorzien. In de eerste plaats gaat het om de situatie waarin er sprake is van een van tijdelijk grensoverschrijdend gebruik van het Belgische of Duitse T-rijbewijs in Nederland, bijvoorbeeld door agrariërs die aan beide kanten van de grens grond bezitten. In de tweede plaats kan zich de situatie voordoen dat de houder van een T-rijbewijs vanuit België of Duitsland naar Nederland verhuist en na verloop van tijd een Nederlands rijbewijs aanvraagt. Hij of zij krijgt dan in de toekomst het Nederlandse rijbewijs op het nieuwe rijbewijs op basis van het T-rijbewijs dat destijds in België of Duitsland is gehaald.

Een andere situatie die deel uitmaakt van de wederzijdse erkenning betreft Nederlanders die naar België of Duitsland verhuizen en daar hun Nederlandse rijbewijs willen omwisselen met omzetting van het Nederlandse T-rijbewijs naar de Duitse of Belgische variant. Hierover wordt door IenW overlegd met de Duitse en Belgische autoriteiten, maar Nederland is daarbij afhankelijk van de bereidheid en de benodigde procedures in deze landen en heeft hier maar beperkt invloed op. In het overleg is er in ieder geval op aangedrongen om spoedig een vergelijkbare volledige erkenning voor Nederlandse T-rijbewijzen door te voeren door België en Duitsland. Het gebruik van een Nederlands T-rijbewijs is in deze landen op dit moment al geborgd.

²⁷ Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 2473

Zoals toegezegd in de Kamerbrief van 23 mei 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over het stelseloptimalisatietraject voor het beoordelen van de medische rijgeschiktheid.²⁸ Hier wordt geen grote stelselherziening mee doorgevoerd, maar worden verschillende verbeteringen in het huidige stelsel mee genomen. De optimalisatie bestaat uit zes maatregelen, waarnaar onderzoeken zijn uitgevoerd. Hier zijn onderstaande handvatten en vervolgstappen uitgekomen, voor de verdere optimalisatie van het huidige stelsel:

- *Meldplicht voor rijbewijshouder en informatierol arts*
De eerste maatregel uit het optimalisatietraject betrof een meldplicht voor rijbewijshouders bij medische beperkingen om te rijden. Hier is onderzoek naar gedaan. Gebleken is dat een meldplicht onder andere praktische, juridische en ethische bezwaren met zich meebrengt, en dat het negatieve effecten kan hebben op de verkeersveiligheid. Zo hebben rijbewijshouders niet altijd voldoende inzicht in de aanwezige ziekten en beperkingen en is het niet altijd duidelijk wanneer een diagnose is vastgesteld. Verder kan van iemand met een beperking in het denken, zoals bij een vorm van dementie, niet altijd worden verwacht dat hij of zij zich op tijd meldt. Ook kan een meldplicht ertoe leiden dat mensen niet of later naar de dokter gaan. Tot slot zorgt een meldplicht voor extra administratie en kosten.
De tweede maatregel betrof de informatierol van artsen. Wanneer een meldplicht niet wordt ingevoerd, blijft het zinvol dat artsen patiënten informeren over de mogelijke invloed van aandoeningen op de rijvaardigheid. Daarom werkt lenW aan een communicatieplan, waarin ook de aanbevelingen uit het onderzoek van het instituut voor verantwoord medicijngebruik over de informatierol van de arts worden meegenomen.²⁹ Dit communicatieplan maakt lenW in nauwe samenwerking met het CBR en wordt in 2025 afgerond.
- *Laagdrempelige 75+ screening*
Voor de derde maatregel uit het stelseloptimalisatietraject, een laagdrempelige 75+ screening, heeft SWOV onderzocht welke instrumenten het meest geschikt zijn om 75-plussers te screenen op afwijkingen in het zien, denken en doen.³⁰ CBR gebruikt de resultaten van dit onderzoek voor de verkenning die zij op dit moment uitvoeren naar het verbeteren van de kwaliteit van deze keuringen.
- *Verbeteren proces voor melding derden*
Als betrokkenen, zoals naasten of (bedrijfs-)artsen, twijfelen of iemand nog veilig kan deelnemen aan het verkeer, kunnen zij hierover een melding doen bij het CBR («melding derden»). Dit is de vierde maatregel uit het stelseloptimalisatietraject. Het doen en beoordelen van een melding moet zorgvuldig plaatsvinden omdat het grote impact heeft op de rijbewijshouder waarover de melding is gedaan. Daarbij moet worden uitgesloten dat een melder vanuit een ander belang dan verkeersveiligheid een melding doet. lenW heeft het CBR gevraagd om te onderzoeken of het proces en de communicatie rondom deze meldingen beter kan. Uit dit onderzoek blijkt dat CBR mogelijkheden ziet om de communicatie over het doen van de melding te verbeteren, zodat het duidelijk is wat naasten en artsen kunnen doen bij een twijfel over de rijgeschiktheid van een rijbewijshouder en hoe zij een melding

²⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1109

²⁹ Implementatieplan De informatierol van de arts bij rijveiligheid | Rapport | Rijksoverheid.nl

³⁰ Rapport SWOV Instrumenten voor het screenen van automobilisten van 75 jaar en ouder op rijgeschiktheid | Rapport | Rijksoverheid.nl

kunnen maken. Het CBR past de communicatie hierover aan op de eigen website.

– *Verbeteren bewustwording bij verlenging rijbewijs en bevorderen bewustwording medische rijgeschiktheid*

Deze laatste twee maatregelen beogen rijbewijshouders meer en beter te informeren over het rijden met aandoeningen en medicijnen en daarnaast om een moment van bewustzijn te creëren rondom het verlengen van het rijbewijs, bijvoorbeeld bij het gemeentehuis of in de communicatie. Het doel hiervan is dat de rijbewijshouder meer eigen verantwoordelijkheid neemt om niet te rijden op momenten dat dit niet veilig kan. In het eerder genoemde communicatieplan (onder het deel «informatierol arts») werkt lenW uit hoe dit bereikt kan worden. Hierbij is het belangrijk dat de plannen voldoen aan de Europese rijbewijsrichtlijn die momenteel wordt herzien. Deze herziening is in de afrondende fase en de verwachting is dat er in Europa binnen enkele maanden overeenstemming is over deze zogenoemde vierde rijbewijsrichtlijn. Alle landen krijgen dan enkele jaren de tijd om dit goed te implementeren. Nederland is goed betrokken bij de onderhandelingen en staat in de startblokken voor de implementatie.

Proportionaliteit medische keuringen

Naast de zes maatregelen uit de stelseloptimalisatie werkt lenW ook aan andere verbetermaatregelen, zoals de proportionaliteit van medische keuringen. Zo werkt het ministerie op advies van de Gezondheidsraad aan een wijziging om de huidige eisen voor autorijden met een stollingsstoornis te laten vervallen.^{31, 32} Naar verwachting wordt deze wijziging uiterlijk op 1 april 2025 verwerkt in de wet- en regelgeving.

Verder heeft het ministerie advies gevraagd aan de Gezondheidsraad over rijgeschiktheid bij psychosen: kunnen mensen na het doormaken van een psychose eerder rijgeschikt verklaard worden dan dat nu het geval is?³³ Het advies van de Gezondheidsraad wordt eind 2024 verwacht. Begin 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de opvolging van dit advies.

Zoals toegezegd in de Kamerbrief van 29 april 2024 en tijdens het Schriftelijk overleg van 28 juni 2024, wordt de Kamer geïnformeerd over de uitwerking van de motie om met een voorstel te komen om de algemene medische keuring voor mensen met autisme en AD(H)D af te schaffen.^{34, 35, 36} Het ministerie onderzoekt op dit moment hoe de rijgeschiktheid van deze groep mensen het best kan worden beoordeeld. Het is van belang dat verkeersveiligheid voorop blijft staan en dat Nederland blijft voldoen aan de Europese regels voor rijgeschiktheid. Daarom zijn de laatste wetenschappelijke inzichten, de cijfers over keuringen en de juridische context onderzocht. Daarnaast heeft het ministerie in september 2024 twee expertsessies georganiseerd over de impact van de keuringen en de risico's van deze aandoeningen voor de verkeersveiligheid. De resultaten hiervan worden op dit moment verwerkt tot een advies over de rijbewijskeuringen voor mensen met AD(H)D en vormen van autisme. De Kamer wordt voor de zomer van 2025 geïnformeerd over de voortgang hiervan en de mogelijke vervolgstappen.

³¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1109

³² Advies Rijgeschiktheid bij hemofilie en andere stollingsstoornissen | Advies | Gezondheidsraad

³³ Adviesaanvraag van de Minister van lenW over rijgeschiktheid bij psychose | Adviesaanvraag | Gezondheidsraad.

³⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1105

³⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1111

³⁶ Kamerstuk 24 170, nr. 318

Er is een grote variatie in de kwaliteit van de rijbewijskeuringen door keurend artsen. Dat zijn de artsen die de algemene rijbewijskeuring doen bij de 75+ bestuurders en de beroepschauffeurs. Het is belangrijk dat de kwaliteit van de minder goede keuringen omhoog gaat. Het CBR is daarom met een adviesbureau, in samenwerking met twee recent opgerichte verenigingen van keurend artsen, een traject gestart voor de kwaliteitsverbetering van de keuringen.

Het traject volgt twee sporen. Het eerste spoor betreft het instellen van een beleidsregel voor rijbewijskeuringen door het CBR. In deze beleidsregel wordt onder andere vastgelegd welke minimale eisen worden gesteld aan keurend artsen. Ook worden hierin eisen rondom kwaliteit van de door hen ingevulde vragenlijsten en/of keuringsverslagen opgenomen, en verwachtingen rondom de keuring zelf. Het tweede spoor heeft tot doel de beroepsgroep te ondersteunen bij zelfregulering met protocollen, en draagvlak te creëren bij de zelfstandig keurend artsen voor een kwaliteitskeurmerk. CBR deelt het rapport zodra dit gereed is en stelt haar kennis en expertise beschikbaar voor ondersteuning aan verdere kwaliteitsverbetering door zelfregulering. De beleidsregel voor keurend artsen kan naar verwachting begin 2026 in werking treden na publicatie in de Staatscourant.

5. Veilig gedrag: handhaving

Propositie verkeershandhaving

De propositie «Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer»³⁷, waarin gemeenten en andere partijen oproepen om de lokale mogelijkheden voor verkeershandhaving te vergroten, is de afgelopen periode twee keer op bestuurlijk niveau besproken. De voorstellen uit de propositie stuiten op juridische en praktische bezwaren, maar alle partijen zijn het erover eens dat de (subjectieve) pakkans vergroot zou moeten worden. Naar aanleiding hiervan is besloten dat verder verkend wordt welke reële maatregelen – effectief, proportioneel en uitvoerbaar – de verschillende partijen wel kunnen nemen, zowel vanuit hun eigen verantwoordelijkheid als gezamenlijk, om de pakkans te vergroten. Hiertoe is een werkgroep opgericht onder voorzitterschap van het Ministerie van JenV, bestaande uit de Vereniging voor Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, gemeente Rotterdam, het OM, politie, het Centraal Justitieel Incassobureau en het Ministerie van IenW. De Kamer wordt komend jaar geïnformeerd over de uitkomsten van deze verkenning.

Uitrol geautomatiseerde handhavingsmiddelen

De pakkans moet dus worden verhoogd. Daarom investeert JenV flink in de uitbreiding van de geautomatiseerde handhavingsmiddelen. Zoals ook in de vorige verzamelbrief is aangegeven worden de komende jaren extra vaste flitspalen, flexflitsers en focusflitsers aangeschaft door het OM. Na uitbreiding in 2024 zijn er nu 75 flexflitsers beschikbaar die ongeveer 225 handhaaflocaties bedienen. In 2026 wordt dit aantal uitgebreid naar in totaal 125 flexflitsers (375 locaties). Daarnaast loopt er een aanbesteding voor in totaal 50 focusflitsers, die net als de flexflitser over meerdere locaties zullen wisselen. De eerste focusflitser wordt naar verwachting in december 2024 of begin 2025 in gebruik genomen. In 2025 wordt dit

³⁷ Propositie «Van versnipperde verantwoordelijkheden naar veilig verkeer»

aantal vervolgens uitgebreid naar 40 stuks. In 2026 komen daar nog 10 focusflitsers bij.

Tot slot rondt het OM in 2025 de vervanging van 520 oude vaste flitspalen af. In totaal zijn na evaluatie 120 van de 640 huidige locaties voor vaste flitspalen komen te vervallen, omdat is gebleken dat de palen op die locaties niet langer voldoende effectief zijn. Vanaf medio 2025 worden deze vrijgekomen palen ingezet op nieuwe locaties waar deze een grotere bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Vervolgens zal het aantal vaste flitspalen stapsgewijs worden uitgebreid tot een totaal van 750 in 2029.

Wetsvoorstellen Verbetering aanpak rijden onder invloed en Alcoholmeter

Op 3 oktober jl. zijn de verslagen met de inbreng voor de wetsvoorstellen Verbetering aanpak rijden onder invloed³⁸ en Alcoholmeter³⁹ door de Kamer vastgesteld. Momenteel wordt gewerkt aan de beantwoording hiervan. Er wordt naar gestreefd de beantwoording van beide verslagen bij de wetsvoorstellen kort na het kerstreces naar de Kamer te sturen.

Motie Graus

Tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur heeft het lid Graus (PVV) een motie ingediend die de regering oproept te onderzoeken hoe bestuurders van voertuigen die dieren dumpen langs de weg, naast reeds geldende straffen, hun rijbewijs onvoorwaardelijk voor (on)bepaalde tijd kan worden ontnomen.⁴⁰ De motie is aangehouden omdat dit onder de verantwoordelijkheid van de Minister van JenV valt.

In reactie op de aangehouden motie wordt aangegeven dat het wettelijk mogelijk maken om een rijbewijs af te nemen als straf voor het dumpen van dieren niet gepast is voor dit delict. Er is in de Wegenverkeerswet 1994 vastgelegd voor welke delicten een rijontzegging kan worden opgelegd door de rechter of officier van justitie. Dat zijn uiteraard allemaal verkeersdelicten of delicten waarbij de verkeersveiligheid ernstig in het geding is. Het dumpen van een dier is geen verkeersdelict en ook is bij een dergelijk feit de verkeersveiligheid niet direct ernstig in het geding. Dit delict is daarom in de Wegenverkeerswet 1994 ook niet genoemd als misdrijf waarvoor een rijontzegging kan worden opgelegd. Ook voor bestuursrechtelijke maatregelen waarmee het rijbewijs kan worden geschorst of ongeldig worden verklaard, geldt dat deze alleen opgelegd kunnen worden met het oog op de verkeersveiligheid. Op het moment dat het dumpen van dieren langs de weg toch gevaar oplevert voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door te stoppen op een plek waar dat niet mag, kan daarop al gehandhaafd worden. Daarvoor kan dan een separate sanctie worden opgelegd vanuit het verkeersrecht, naast de sanctie die de betrokkene kan krijgen voor het dumpen van dieren. Deze motie wordt daarom ontraden.

Rapport «Boetestelsels in balans»

Tijdens het commissiedebat Strafrechtelijke onderwerpen van 4 september jl. heeft de Minister van JenV de Kamer toegezegd voor het eind van dit jaar een beleidsreactie te sturen op het rapport «Boetestelsels in balans»⁴¹ van het OM. Daarbij is aangegeven dat het volledig opvolgen

³⁸ Kamerstuk 32 859, nr. 3

³⁹ Kamerstuk 36 585, nr. 1

⁴⁰ Kamerstuk 36 600 XIV, nr. 32

⁴¹ Rapport «Boetestelsels in balans»

van het advies om de ontstane disbalans op te lossen, gezien de enorme financiële consequenties voor het Ministerie van JenV, niet haalbaar is. Het is een ingewikkeld probleem dat over een langere tijd is ontstaan en daarom nu ook niet in één keer opgelost kan worden. Wettelijke kaders, decennialang financieel beleid, beleidsmatige en maatschappelijke verschuivingen in hoe naar verkeersovertredingen en boetehoogten wordt gekeken, spelen hier allemaal een rol in. Momenteel wordt, door de Ministeries van IenW en JenV gezamenlijk, bekeken wat we wel kunnen doen om de disbalans enigszins te herstellen en te voorkomen dat die erger wordt. Het vergt echter meer tijd dan voorzien om dit zorgvuldig te onderzoeken en af te wegen. De beleidsreactie is daarom nu nog niet gereed. Er wordt naar gestreefd de beleidsreactie in het voorjaar van 2025 naar uw Kamer te sturen.

Aanpak veelplegers: pilot «Op de radar»

In de vorige verzamelbrief is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de pilot «Op de radar», waarbij veelplegers van verkeersovertredingen een bewustwordingsbrief krijgen. Uit de pilot in Oost-Nederland blijkt dat ongeveer de helft van de mensen die de bewustwordingsbrief hebben gehad, in de afgelopen tien maanden niet opnieuw in beeld kwam. In samenwerking met het OM is inmiddels een landelijke en uniforme aanpak ontwikkeld voor de eenheden die ook met deze pilot besluiten te gaan werken. De eenheden Limburg, Noord-Nederland en Noord-Holland zijn inmiddels ook gestart met de pilot. Enkele andere eenheden bereiden zich hierop voor.

6. Overige ontwikkelingen

Evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Conform afspraak in het (SPV)⁴² wordt het SPV op dit moment geëvalueerd. Op basis van de resultaten van deze evaluatie worden met de partners van het SPV⁴³ nieuwe bestuurlijke afspraken gemaakt. Hierbij wordt ook rekening gehouden met nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de ontwikkelingen rondom de verkeersveiligheid van de elektrische fiets, waaronder fatbikes.

In de evaluatie staat centraal in hoeverre de werkwijze van het SPV effectief is geïmplementeerd bij Rijk, provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen en betrokken maatschappelijke partijen. Bij de verschillende onderdelen van het SPV wordt stilgestaan, zoals de samenwerking tussen de partijen, de implementatie van het risicogestuurd werken, de maatschappelijk toegevoegde waarde, en de ingezette financiële middelen. Tot slot wordt er gekeken naar de verbetermogelijkheden voor de toekomst. De Kamer wordt aan het einde van het tweede kwartaal van 2025 geïnformeerd over de resultaten van deze evaluatie.

Trendbrekers verkeersveiligheid

Dit kabinet verkent in lijn met het regeerprogramma welke extra maatregelen kunnen bijdragen aan het breken van de trend van het stijgende aantal verkeerslachtoffers. Eerder zijn met de Tweede Kamer al concrete suggesties hiervoor gedeeld.⁴⁴ Als basis voor deze suggesties is de eerdere studie «Kiezen of delen» gebruikt van de SWOV. Daarin staan

⁴² Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur

⁴³ Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Interprovinciaal Overleg (IPO), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA)

⁴⁴ Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 1084

aanbevelingen om het aantal verkeersslachtoffers flink te verminderen.⁴⁵ De afgelopen tijd zijn de suggesties omgewerkt door het bureau Goudappel naar scenario's en is een onderzoek gestart naar hoe effectief, uitvoerbaar en betaalbaar deze zijn. Wegbeheerders en verkeersveiligheidspartners zijn betrokken bij de totstandkoming van de scenario's. Ook zijn er meerdere expertsessies geweest om de scenario's te beoordelen. Het haalbaarheidsonderzoek is nu in de afrondende fase. De komende tijd vindt nog een online raadpleging plaats om in beeld te brengen hoe de inwoners van Nederland denken over de mogelijke maatregelen. Aanvankelijk was gepland deze onderzoeken eerder af te ronden, maar door de kabinetswissel is er vertraging opgelopen.

Als alle beslisinformatie bekend is, wordt met de wegbeheerders en verkeersveiligheidspartners besproken welke extra stappen wenselijk zijn en wat daar voor nodig is. Uiterlijk mei 2025 ontvangt de Tweede Kamer de uitkomst van dit traject.

Meerjarenplan Fietsveiligheid en Vernieuwende Maatregelen fietsveiligheid

De Staat van de Verkeersveiligheid laat zien dat de meeste verkeersslachtoffers fietsers zijn. Dit aantal stijgt en volgens de Integrale Mobiliteitsprognose 2021 zal dit aantal verder toenemen.⁴⁶ In het voorjaar van 2024 is de Kamer geïnformeerd over twee lopende projecten die zijn gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid. In mei is toegezegd het Meerjarenplan Fietsveiligheid zo spoedig mogelijk naar de Kamer te sturen en in het najaar van 2024 de Kamer te informeren over de uitwerking van de Vernieuwende Maatregelen fietsveiligheid.^{47, 48} In samenspraak met de medeoverheden werkt lenW momenteel aan een samenvoeging van beide projecten. Hierdoor ontstaat een meer eenduidige en efficiëntere aanpak gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid. Het streven is om de aanpak af te ronden in het voorjaar van 2025. In de tussentijd werkt lenW ook door aan de uitvoering van fietsveiligheidsmaatregelen, waaronder het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm.

Evaluatie Actieplannen Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders

Het beleid voor motorrijdersveiligheid van de afgelopen veertien jaar is geëvalueerd (bijlage 7). Dit beleid was in 2010 vertaald in acties opgenomen in het actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders (AVVM) en in 2018 in AVVM-2. Belangrijkste conclusie is dat de acties uit beide actieplannen zijn uitgevoerd. Zo is ingezet op het stimuleren van aanvullende rijopleidingen met aandacht voor risicoperceptie door motorrijders. Via voorlichting wordt het belang van het juiste materiaal, veilige motorkleding en de uiterste houdbaarheidsdatum van helmen duidelijk gemaakt. Op dit moment werkt SWOV aan een diepte-onderzoek naar ongevalsoorzaken bij motorrijders.

Het aantal ongevallen en dodelijke slachtoffers onder motorrijders is redelijk constant over de jaren, ondanks de toename van het aantal motoren en motorrijbewijzen. Hoewel een causaal verband niet is te leggen, is het volgens de evaluatie wel waarschijnlijk dat gericht motorbeleid (dat samen met motorrijdersorganisaties zelf is uitgedacht en opgesteld) de verkeersveiligheid van motorrijders heeft vergroot. Juist

⁴⁵ Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 1024

⁴⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 328

⁴⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1108

⁴⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1109

daarom is aanbevolen om, samen met de sector, in te zetten op een nieuw Actieplan Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders.

Tot slot

We blijven als Rijksoverheid, samen met de medeoverheden en maatschappelijke partners, inzetten voor een verkeersveilig Nederland. Daarbij doen we een beroep op alle weggebruikers, om rekening te houden met hun eigen veiligheid én die van anderen. Samen zorgen we voor veilig verkeer.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener